

## Anlage zur Niederschrift TOP 4.1 der gemeinsamen Sitzung des Bau- und Umweltausschusses und des Planungsausschusses am 21.11.2017

### Beantwortung der Anfrage der Fraktion Die Linke und Piratenpartei vom 19.11.2017 zur Kreuzungsvereinbarung Unterführung Osterath

#### 1) Konzept:

*a) Verstehen wir es richtig, dass es nach Fertigstellung der Maßnahme auf Meerbuscher Gebiet zwischen „Viehgasse“ und „Sieperweg“ keine oberirdischen Querungen (Schränke oder Brücke) für Rad- / Fußverkehr mehr geben wird?*

Der Bahnübergang Viehgasse wird oberirdisch weiter bestehen. Die Unterführung Hohlenweg wird ebenfalls weiter bestehen. Dazwischen wird auf Höhe der Strümper Straße und auf Höhe der Meerbuscher Straße jeweils Unterführungen hergestellt und somit die Quermöglichkeit geschaffen. Die Quermöglichkeit auf Höhe Theodor-Heuss-Straße wird mit einer Unterführung neu geschaffen.

#### 2) Auslegung Kreisverkehr:

*a) Auf welche PKW Frequenz ist der Kreisverkehr ausgelegt?*

Der KVP kann bis zu 25.000 Kfz/Tag (Summe aller Knotenpunktzufahrten) mit ausreichender Verkehrsqualität betrieben werden. Die heutige Verkehrsbelastung beträgt maximal 15.000 Kfz/Tag, die Verkehrsentwicklung der letzten 10 Jahre weist eine maximale Verkehrszunahme von maximal 1 %/Jahr auf.

*b) Wann erfolgte diese Auslegung?*

Die Auslegung beruht auf aktuellen Zahlen.

*c) Ist die aktuelle Verkehrsdichte in den Planungen berücksichtigt?*

Ja, die Straßenverkehrszählung erfolgte 2015.

*d) Ist der Zuwachs des Verkehrs durch die Bebauung des Ostara Geländes, des interkommunalen Gewerbegebietes und weiterer angestrebter Erschließungen von Baugebieten in der aktuellen Betrachtung berücksichtigt?*

Bebauungspläne wie 266-Ostara wurden mittels Verkehrsgutachten auf den Bestand hin (und somit auch auf die 2007 planfestgestellte Planung des Kreisverkehrs) nachgewiesen. Zukünftige Bebauungspläne wie das interkommunale Gewerbegebiet müssen ebenfalls mittels Verkehrsgutachten nachgewiesen werden.

*e) Meerbusch Osterath quert eine häufig von Schwerlastverkehr genutzte Strecke. Ist der Kreisverkehr dafür ausgelegt?*

Der Lkw-Verkehr über 7,5 t kann die Strecke nutzen. Sondertransporte/Schertransporte können diese Strecke anschließend jedoch nicht mehr nutzen. Der Kreisverkehr und das

Trogbauwerk ist dafür nicht ausgelegt. Das heißt, Sondertransporte werden ab Baubeginn der Eisenbahnkreuzungsmaßnahme nicht mehr durch den Meerbuscher Ortsteil Osterath geführt werden können. Hierzu muss zu gegebener Zeit durch den jeweiligen Antragsteller eine neue Route abgestimmt werden.

f) *Störungsmanagement:*

- i) *Wie sieht ein Ausweich- und ein Notfallplan aus, falls es im Kreisverkehr zu Störungen kommt?*
- ii) *Welche mögliche Störungen wurden in Betracht gezogen?*
- iii) *Welche Ausweichruten sind für Feuerwehr und Rettungsdienst im Störfall des Kreisverkehrs vorgesehen?*

Ein Ausweich- und Notfallplan ist von Planungsseiten nicht vorgesehen. Hier handelt es sich um die Kreuzung zweier Landesstraßen und die Anbindung einer städtischen Straße. Je nachdem, welche Straße oder der KVP nicht befahrbar ist, wird kurzfristig der Verkehr auf das umliegende klassifizierte Straßennetz umgeleitet. Im Planfeststellungsverfahren waren alle Träger öffentlicher Belange, also auch Feuerwehr und Rettungsdienste beteiligt. Diese werden ab der Bauzeit auf die neuen Verkehrsführung reagieren.

g) *Feinstaubbelastung:*

- i) *Welche schädlichen Verkehrsabgase (z.B. NOx) und Feinstaubbelastung wird im Kreisverkehr und in den Zufahrten (Trogbauweise) erwartet?*

Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) – aktuelle Messungen: der 1h-Wert von 200 Mikrogramm/M<sup>3</sup> wird am nächstgelegenen Immissionsort – Meerbuscher Straße 63 (L476) 10 mal überschritten, zulässig sind 18 Überschreitungen.

Feinstaub PM<sub>10</sub> – aktuelle Messungen: der Tagesmittelwert von 50 Mikrogramm/M<sup>3</sup> wird 20 mal überschritten, zulässig sind 35 Überschreitungen.

Aufgrund der Eisenbahnkreuzungsmaßnahme erhöht sich der Verkehr nicht.

- ii) *Sind entsprechende Messpunkte vorgesehen?*

Es sind bisher keine Messpunkte vorgesehen.

- iii) *Erwartet die Verwaltung Konflikte mit aktuellen und zukünftig ggf. weiter sinkenden Richtwerten?*

Da die zukünftigen Richtwerte nicht abgeschätzt werden können und der Einfluss verschiedener Emissionsquellen komplex ist, kann hierzu keine Aussage getroffen werden.

- iv) *Wie werden Fußgänger im Kreisverkehr und in den in Trogbauweise geführten Fußwegen parallel zu den Straßen vor schädlichen Verkehrsabgasen und Feinstaub geschützt?*

Ein Schutz wird hier nicht vorgesehen.

### **3) Sicherheitskonzepte:**

*Es werden immer mehr Überwachungseinrichtungen (Kameras, etc.) im öffentlichen Raum installiert. Es sind uns jedoch keine belastbaren Nachweise bekannt, dass der Nutzen dem Aufwand und der Einschränkung der Privatsphäre gegenüber in einem positiven und angemessenen Verhältnis steht. Bei einem derartigen Bauvorhaben stellt sich daher die Herausforderung ein Sicherheitskonzept zu erstellen, welches ohne Überwachung mit Kameras etc. des öffentlichen Raums auskommt und gleichzeitig die Sicherheit (auch die subjektiv gefühlte Sicherheit) gewährleistet. Einen weiteren wesentlichen Teil stellt dabei die Uneinsehbarkeit der Unterführungssituation dar.*

- a) Welche Sicherungs- und Sicherheitsmaßnahmen sieht das Konzept der Unterführungen der DB Strecke durch Osterath vor?*
- b) Welche Konzepte werden verfolgt um Installation von Überwachungskameras zu vermeiden?*
- c) Welche Möglichkeiten sieht die Stadt, die „Angsträume Unterführung“ für die Fußgänger und Radfahrer zu optimieren?*

*Es sind bisher keine Überwachungseinrichtungen (Kameras, etc.) vorgesehen. Schon bei der Planung wurde berücksichtigt, die Maßnahme möglichst offen zu gestalten. Da die Unterführung Strümpfer Straße um 2/3 eingekürzt wird, wird sich hier eine deutliche Verbesserung der subjektiven Sicherheit einstellen. Auch die Unterführung Meerbuscher Straße ist mit 6m Breite sehr offen gestaltet, so dass sich auch hier eine offene Situation ergibt und dem Sicherheitsgedanken entspricht. Die Unterführung am Kreisverkehr wird nur durch die überquerende Bahntrasse mit rund 13 m überspannt. Eine Tunnelwirkung ist auch hier nicht zu erwarten. Eine entsprechende Beleuchtung soll Angsträumen entgegenwirken.*

- d) Welches Konzept gibt es (neben den beschriebenen Graffiti Schutz), Verschmutzungen und Vandalismus entgegenzuwirken?*

*Neben dem Graffiti Schutz werden Materialien verwendet, welche Verschmutzungen und Vandalismus vorbeugen. Leider ist beides nicht auszuschließen und muss mittels der Unterhaltung beseitigt werden.*

### **4) Weitere Auswirkungen:**

- a) Welche Auswirkungen hat die Kreuzungsvereinbarung auf die Auslastung der Bahnstrecke?*

*Durch die Umsetzung der Maßnahme wird die Kapazität der Eisenbahnanlagen Str. 2010 nicht verändert.*

- b) Welche zusätzliche Lärmentwicklung wird durch den Kreisverkehr erwartet?*

*Bei der Eisenbahnkreuzungsmaßnahme handelt es sich um eine Neubaumaßnahme, wonach die Grenzwerte nach 16. Bundesimmissionsschutzverordnung gelten. Bei 5 Immissionsorten, welche der Maßnahme am nächsten liegen, liegen Grenzwertüberschreitungen für Mischgebiete von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts vor. Hier besteht ein Anspruch auf passiven Lärmschutz. Die Eigentümer der Häuser*

werden zu Baubeginn angeschrieben. Weitere Grenzwertüberschreitungen liegen nicht vor, da die Straßen sich nach Umbau zum größten Teil in Einschnittslage befinden.

#### **5) Bahnsteigbreite und Gestaltung:**

*Aus den Plänen ist leider die Gestaltung der neu entstehenden Bahnsteige nicht zu ersehen. Wir bitten um Information dazu.*

Die Gestaltung der Bahnsteiganlagen der DB und deren Ausstattung werden gegenüber dem Bestand im Zuge dieser Maßnahme der DB Netze nicht verändert. Die Tochtergesellschaft DB Station und Service AG wird im Anschluss der Maßnahme mit der Stadt erörtern, wie eventuell die Möblierung erneuert werden kann.

#### **6) T-Kreuzung Hochstraße / Bahnhofstraße:**

- a) Welche Maßnahmen sind notwendig um die vorgesehene Ampelanlage gegen einen Kreisverkehr zu ersetzen?*
- b) Mit welchen zusätzlichen Kosten ist dabei zu rechnen?*
- c) Welche Kostenaufteilung der Baulastenträger wäre möglich?*

Hauptsächlich wäre für einen Kreisverkehr deutlich mehr Fläche notwendig. Da diese Fläche nicht im Eigentum der Stadt und zum Teil bebaut ist, wurde keine Machbarkeitsstudie erstellt. Somit können keine Kosten genannt werden. Die Kosten wären zu 100% von der Stadt zu tragen.

#### **7) Einfahrt von Strümper Straße in die Straße „An der Bundesbahn“:**

- a) Ist es möglich den Querungsbereich mit Fußgänger- / Radvorrang auszustatten (Fußgängerzonencharakter), bei gleichzeitiger Nachrangigkeit des KfZ Verkehrs (z.B. durch bauliche Maßnahmen, wie Erhöhung des Niveaus auf Gehweghöhe und Verwendung von Gehweg /Radweg Pflasterung)?*

Dies ist durch sogenannte Gehwegüberfahrten, also bevorrechtigte und erhöhte Gehwegbereiche vorgesehen.

- b) Besteht eine sinnvolle Möglichkeit, die Einfahrt in die Straße „An der Bundesbahn“ für den KfZ Verkehr zu sperren und die Absenkung in die Unterführung früher zu beginnen um dadurch den langen Schlenker zu reduzieren, bei gleichzeitiger Beibehaltung des Fuß- und Radverkehrs in die Straße „An der Bundesbahn“?*

Dies ist nicht vorgesehen und wurde bisher nicht geplant. Zudem würde dies auf Kosten der Leistungsfähigkeit und Verkehrsbelastung der Kapellenstraße geschehen.

#### **8) Anbindung Hoterheideweg an die Unterführung „Strümper Straße“:**

- a) Welche Maßnahmen sind notwendig um die vorgesehene Wegführung mit einer zusätzlichen Treppe zur Verkürzung des Fußwegs auszustatten?*
- b) Mit welchen zusätzlichen Kosten ist dabei zu rechnen?*
- c) Welche Kostenaufteilung der Baulastenträger wäre möglich?*

Eine Treppe ist bereits vorgesehen. Diese befindet sich an der Einmündung An der Bundesbahn / Strümper Straße. Eine zusätzliche ist nicht geplant und somit nicht kalkuliert. Die Kosten wären zu 100% von der Stadt zu tragen.

**9) Einmündung Gladiolenweg in den Kreisverkehr Meerbuscher Straße:**

*a) Ist es möglich den Querungsbereich mit Fußgänger- / Radvorrang auszustatten (Fußgängerzonencharakter), bei gleichzeitiger Nachrangigkeit des KfZ Verkehrs (z.B. durch bauliche Maßnahmen, wie Erhöhung des Niveaus auf Gehweghöhe und Verwendung von Gehweg /Radweg Pflasterung)?*

Dies ist durch sogenannte Gehwegüberfahrten, also bevorrechtigte und erhöhte Gehwegbereiche vorgesehen.

Meerbusch, den 22.01.2018

Fachbereich 5  
Im Auftrag

Hartenstein